Cena egzem. 50 gr.

CZASOPISMO

DWUTYGODNIK ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ORGAN „LIGI SŁOWIAŃSKICH URZĘDNIKÓW KOLEJOWYCH"



ROK IX. Lwów, 15 lipca 1933. ZESZYT 14 (134)

POZA SŁUŻBĄ

Przeglądając curriculum vitae większej części członków naszego związku, stwierdzimy, iż mieli oni przeszłość bardzo interesującą. Należeli już w ławie szkolnej do rozmaitych wolnościowych stowarzyszeń, więcej lub mniej jawnych, brali udział w tworzeniu się organizacyj niepodległościowych o charakterze wojskowym, interesowali się sportem.

Po opuszczeniu szkoły średniej, prawie każdy z nas usiłował odbyć studja wyższe, kontynuując pracę społeczną, czy oświatową, rozpoczętą w gimnazjum. Po kilku latach ciężkich, które do dziś są dla nas drogiem wspomnieniem, zaledwie nieliczni wytrwali i ukończyli szkoły wyższe. Życie, słowo wielkie, a mające tak rozmaitą treść, zamknęło was w mundur kolejarza; rozpoczęliśmy pracę zawodową.

Przeglądając dalej curriculum, widzimy urzędników kolejowych na rozmaitych odcinkach pracy społecznej. Proszę wziąć pod uwagę przeszłość swoją i kilku najbliższych kolegów, a każdy przekona się, że była ona żywa, bogata i w wielu wypadkach buńczuczna. Zestawienie tych przeżyć dałoby przepiękny pamiętnik, bielony bogatym materjałem do historji współczesności.

Ale nie o to idzie.

Chcemy poruszyć sprawę smutniejszą, a bardziej zbliżoną do dnia dzisiejszego. Oto stwierdzamy — w dalszym ciągu — że obecnie wielka część naszych kolegów zapomniała o swej przeszłości. Wprawdzie koledzy, znajdujący się na kierowniczych stanowiskach, znani są w pracy społecznej, wprawdzie wielu innych sekunduje im niemniej wytrwale, ale bardzo znaczna część kolegów odnosi się obojętnie do otaczających wypadków. A przecież wokół was jest tyle wolnej pracy. W sąsiednich krajach wre. Każdy obywatel prawie cały wolny czas poświęca obowiązkom społecznym. Wysiłek ten, dający siłę tym krajom, musi znaleźć u nas odpowiednik w podobnej akcji najszerszych sfer społeczeństwa.

Proszę rzucić okiem na otoczenie. Szereg wysoce ideowych organizacyj pracuje w terenie w bardzo trudnych warunkach, nie mając dostatecznej ilości prelegentów, referentów, czy wogóle chętnych i wytrawnych rąk do pracy. Wiemy, że koleje dochodzą do najdalszych nawet części naszego kraju, niosąc wszędzie kulturę i europejskość. Przy najmniejszej nawet stacyjce położone są osady ludzkie, a miejscowe organizacje potrzebują ludzi do pracy. W wielu wypadkach zapoczątkować trzeba dom ludowy, spółdzielnię dla starszych, czy wojskowo-sportową organizację dla młodzieży. Władze administracyjne poprą taki wysiłek. Państwo oczekuje takiej pracy i urzędnik kolejowy musi spełnić swój obywatelski obowiązek!

Pisząc na wstępie o mijającej młodości, nie uczyniliśmy tego bez powodu. Idzie o poruszenie ogółu kolegów, idzie o wstrząśnienie sumienia obywatelskiego kolegów, idzie o zbudowanie pomostu od młodości ku teraźniejszości. Skoro w młodości marzyliśmy o niepodległości i pracowali wytrwale w arcytrudnych i nieprzyjaznych warunkach, nie możemy spokojnie patrzeć, jak aktywne organizacje borykają się z trudnościami. Posiadamy niewątpliwy patrjotyzm, ale musi on być czynny, musi uzewnętrznić się w pracy na terenie własnego Związku i innych organizacyj, mających państwowe znaczenie. Rojenia naszej młodości domagają się urzeczywistnienia w teraźniejszości.

To wszystko odnosi się do pojedynczych członków. Podobne powinno być stanowisko Zarządów naszego Związku. Bardzo wiele Zarządów współdziała z ideowemi organizacjami społecznemi. Współpraca ta powinna być żywa i ciągła. Trzeba wyszukiwać wspólne tereny, trzeba zachęcać kolegów, trzeba pomagać w pracy. Rozmaite ośrodki mają specjalne warunki i wymogi. Są wielkie miasta, miasteczka i wsie. Są osady fabryczne i przemysłowe. Wszędzie jest pracy dużo. Pracy bez tytułów i zaszczytów, ale to nie jest żadną przeszkodą.

Po spełnieniu sumiennem swych obowiązków zawodowych, znajdźmy czas dla pracy pozasłużbowej, która jest obywatelskim obowiązkiem pracownika umysłowego kolei.

Tżc.

Taryfa towarowa w świetle kryzysu doby dzisiejszej

Żegluga śródlądowa i tranzyt

(Ciąg dalszy)

Pomimo olbrzymich sieci naszych dróg wodnych, nie odgrywała dotąd i nie gra żegluga śródlądowa zbyt wielkiej roli w życiu gospodarczem odrodzonej Polski. Składają się na to rozmaite przyczyny. Pierwsza, to nieuregulowany stan rzek i brak połączeń kanałowych pomiędzy rozmaitemi dorzeczami, oraz centrami przemysłowemi a spławnemi rzekami. Posiadamy parę portów na Warcie i Brdzie i kilka na Wiśle. Kanały we wschodniej połaci kraju mają w obecnym stanie rzek minimalne znaczenie. Brak nam również taboru, który jużto uległ zniszczeniu na wojnie, jużto wycofali go Niemcy i Rosjanie podczas ewakuacji.

Trudno w dzisiejszych czasach ciężkich zmagań z kryzysem światowym żądać realizacji wielkich planów kanalizacyjnych jakich domagałoby się życie gospodarcze kraju i dlatego może tak głucho u nas o żegludze śródlądowej, o tym tanim przewozie wodnym. A mamy przecież Wisłę, która powinna-by spełnić ważniejszą misję w gospodarstwie krajowem, jako rzeka, łącząca nas z morzem.

Kryzys nie odbił się tak na przewozach wodnych śródlądowych, jak na kolejowych. Ma to uzasadnienie w tem że przewóz wodny jest tańszy i lepiej się kalkuluje. Rozbudowana sieć wodna byłaby pomocną przy zwalczaniu kryzysu przez zwiększoną możność konkurencyjnych cen przy eksporcie. Kanał, łączący Wisłę z Zagłębiem węglowem, uchroniłby od dumpingowych deficytowych taryf eksportowych na ten artykuł.

Udział żeglugi wodnej śródlądowej stanowił około 3% (1 milj. ton) w stosunku do przewozów kolejowych. Maleje on do $2{\cdot}6\%$, o ile weźmiemy pod uwagę spadek przewozu surowca drzewnego tratwami, polegający na słusznem dążeniu wywożenia raczej półfabrykatu, tj. desek, przewożonych przeważnie kolejami.

Mając na myśli Wisłę, najważniejszą dla nas obecnie byłaby sprawa eksportu.

Udział żeglugi śródlądowej wzrasta tutuj bardzo wyraźnie. Do roku 1924, ilość towarów eksportowanych nie przekracza 100 tys. ton, tj. niecałe 1% tonażu polskiego eksportu. Obecnie przekracza $^1/_2$ milj. ton (3%).

Nie zapomniał o tych momentach ustawodawca taryfowy. W drugiej części taryfy towarowej mamy zeszyt 3, zawierający kilkanaście taryf wyjątkowych, tyczących śródlądowej żeglugi. Są to właściwie taryfy przeładunkowe dla towarów, które przed przewozem kolejowym odbyły lub po nim odbędą drogę wodną na rzekach albo kanałach w kraju. W trosce o eksport zniżki tych taryf nastawione są przeważnie na nasze porty morskie.

Może tych parę słów przyczyni się do tego, że wspomniany wyżej zeszyt wyjdzie u kolegów z roli kopciuszka taryfowego i uzyska należne mu znaczenie i zrozumienie.

Przechodząc do problemu tranzytowego, zaznaczyć musimy na wstępie, że jako kraj tranzytowy nie mamy większego znaczenia.

Dwa są kierunki tranzytowe, biegnące przez Polskę. Pierwszy ze zachodu na wschód i odwrotnie. Obejmuje on Niemcy i Czechosłowację z jednej — Rosję z drugiej strony, oraz Niemcy i Prusy Wschodnie przez Pomorze. Handel Czech z Rosją jest minimalny i podlega w dodatku ciągłym fluktnacjom jak handel rosyjski wogóle. Niemcy oprócz tego docierają do Rosji przez Bałtyk i naodwrót.

Pomimo to nie można sobie tego lekceważyć. Kolej i poczta przynosi z tranzytu rocznie ponad 100 milj. zł. Z tego na tranzyt niemiecko rosyjski wypada przeszło 70 milj., a w tem $^1/_2\%$ na tranzyt dalekobieżny, przecinający całą Polskę, zaś $99^1/_2\%$ na tranzyt przez Pomorze.

Na drugi kierunek południowo-północny pozostaje 30 milj. Mieści się w tem tranzyt Rumuński i Czeski do Niemiec i do portów polskich i odwrotnie.

Tranzyt czeski na Gdynię, powstały wskutek zmian konfiguracji polityczno-gospodarczej jest dopiero w zawiązku i ma ze względu na odcięcie państwa czeskosłowackiego od morza pewne warunki rozwoju.

O ile rozchodzi się o Rumunję jako eksportera lub importera, to samo położenie geograficzne wskazuje, że każde państwo eksportujące będzie się starało własną flotą dotrzeć do portów rumuńskich, unikając naszego pośrednictwa. Pozatem import rumuński hamują ograniczenia dewizowe tego państwa. Eksport zamorski do Niemiec jest stosunkowo mały. Do innych krajów przez Gdynię lub Gdańsk jeszcze mniejszy, bo obraca się w ramach kilkudziesięciu tysięcy ton. W grę wchodzić tu może Ameryka lub państwa skandynawskie. Ameryka, jako importer, nie posiada znaczenia, ponieważ obejmuje cały kontynent wytwarza zatem wszystko i raczej sama nastawiona jest na eksport. Państwa skandynawskie, posiadając własne floty silnie rozwinięte, starają się przeto swoją banderą dotrzeć po towar do źródła.

Pozatem polityka taryfowa Rumunji ustosunkowuje się do tego rodzaja przewozów hamująco w dobrze zrozumianym interesie rozwoju i popieranie własnych portów.

Polskie ustawodawstwo taryfowe nie zaniedbuje przyciągania i tych okruszyn, jakie z powodzi krzyżujących się interesów politycznych lub gospodarczych uzyskaćby można dla tranzytu przez obszar państwa polskiego.

Nie mamy wprawdzie w taryfie wewnętrznej specjalnego zeszytu taryf tranzytowych. Jest jednak we wszystkich zeszytach części drugiej cała falanga taryf wyjątkowych, których obszar ważności wskazuje, że mają służyć za akwizytatorów dla przewozów tranzytowych.

Natomiast dysponujemy całym szeregiem taryf związkowych a pomiędzy niemi pewną częścią wyłącznie takich, które obejmują przewozy tranzytowe, np. niemiecko-sowiecka, niemiecko-rumuńska i t. p. Związkowe taryfy sąsiedzkie mają stawki do granic lądowych i morskich, które spełniać mogą dobrze swój cel. Oprócz tego niektóre z nich zawierają specjalne zeszyty tranzytowe przez nasze porty, jak np. polsko-czeska i polsko-rumuńska.

Wspomnieć by tutaj należało i o chęci połączenia Bałtyku z Morzem Czarnem tranzytem przez Polskę i Rumunję. Wyrazem tego taryfa polsko-lewantyńska z obliczonemi stawkami do zachodnich portów Morza Śródziemnego, położonych nad brzegami Azji mniejszej, a obsługiwanych przez morską żeglugę rumuńską.

Zadanle połączenia Polski z Lewantem, aczkolwiek ruch ten jest minimalny spełnia ona bez zarzutu, po-

nieważ ustosunkowanie się Rumunji do tej taryfy z całkiem zrozumiałych powodów było życzliwsze niż do innych taryf związkowych.

Ale, o ile dotyczy połączenia obu mórz, wysiłki te i inne nie dadzą pożądanego rezultatu. Wyjaśnia to dostatecznie różnica między kosztami przewozu drogą lądową a drogą morską. Przewóz morzem jest o $^3/_4$ tańszy od przewozu lądowego, co przy artykułach masowych a tańszych ma wybitne znaczenie. Tranzyt zatem taki może obejmować tylko przesyłki drobne, wartościowe, wymagające pośpiechu.

Dlatego też nie mają pełnego uzasadnienia zarzuty, stawiane tej taryfie, że nie uwzględnia w dostatecznej mierze przewozów artykułów masowych. Nawet nie podniosłoby to eksportu polskiego tych artykułów na wschód, gdyż stoi tutaj na drodze kalkulacja kupiecka, brak odpowiednich urządzeń w portach rumuńskich oraz braki rumuńskiej marynarki handlowej tak w odniesieniu do jakości jak i ilości.

Polskie ustawodawstwo taryfowe czyniło i czyni wszelkie wysiłki, aby chociaż najdrobniejsze przewozy tranzytowe pozyskać dla siebie. Nie stanowią one bowiem w zasadzie uszczerbku dla polityki gospodarczej państwa, a zysk z przewozu, aczkolwiek mały, jest zyskiem czystym.

Zapoznaliśmy się więc dotychczas z najważniejszemi czynnikami, mającemi wpływ na budowę taryf. W następnych pogadankach przejdziemy do omawiania poszczególnych grup taryf wyjątkowych, zawartych w taryfach towarowych.

(Ciąg dalszy nastąpi) *fred*

Labirynty kolejowych oszczędności

Stare przysłowie powiada: „Oszczędnością i pracą ludzie się bogacą". Prawdziwość tej tezy wykazuje w odniesieniu do społeczeństw, instytucyj, czy przedsiębiorstw obserwacja i praktyka.

W czasach ogólnej mizerji gospodarczej zarówno jednostki, jak instytucje i przedsiębiorstwa prywatne lub państwowe hołdują owej zasadzie w całej pełni. Między innemi także P. K. P. jako przedsiębiorstwo szuka dróg i wszelkich możliwości utrzymania równowagi swego budżetu zapomocą przeróżnych oszczędności i wynajdywania nowych źródeł dochodów. Niestety — tendencje te, w swoich sposobach, często niedostatecznie przemyślanych, nie zawsze dają pomyślne rezultaty — a niejednokrotnie wprost odwrotnie powodują szkody.

Chcąc wykazać prawdziwość tego twierdzenia i zwrócić uwagę miarodajnych czynników, pozwalamy sobie naprowadzić kilka przykładów z najrozmaitszych dziedzin kolejnictwa.

Zacznijmy od polityki oszczędnościowej w personaljach. Każdemu jest jasnem, że dzisiejszy stan ilościowy pracowników kolejowych do nasilenia ruchu jest niewspółmierny. Dużo istnieje jeszcze działów służby, w których możnaby wprowadzić zmniejszenie ilostanu bez uszczerbku dla pracodawcy i pracobiorcy. Sprawy te nie są jednak tak łatwe. Trzeba dobrze znać dany dział, aby móc ocenić, ilu ludzi jest niezbędnie potrzebnych dla utrzymania jego sprawności bez nadmiernego przeciążenia pracowników. Trudno się tu zapuszczać w szczegóły w ramach krótkiego artykułu. Wystarczy wszakże zwrócić uwagę na taki fakt:

Pensjonuje się bezwzględnie pracowników o pełnej wysłudze wzgl. po przekroczeniu przepisanej granicy wieku. I to nietylko rutynowanych fachowców, lecz ludzi, będących w pełni sił fizycznych i umysłowych. Powie ktoś, niech nie zajmują miejsca młodszym. Po ich zaś odejściu posuwa się cały szereg ludzi młodszych o jeden szczebel wyżej w hierarchji.

Słowa, słowa, słowa! Bo albo są dochody, pozwalające na awans, uzależniony jedynie od pracowitości i zdolności, bez względu na stanowisko, albo przedsiębiorstwo się nie rentuje, a wtedy mimo ustąpienia starszych nie awansuje się młodszych, ale powierza jedynie pełnienie obowiązków, lub w najlepszym razie mianuje z posiadaną już niższą rangą. Tak więc pracownik młodszy uzyskał przez usunięcie się starszego kolegi tylko na odpowiedzialności a nie na poborach.

Drugim sposobem oszczędnościowej polityki, to zwalnianie pracowników młodych, chętnych, zdolnych i co najważniejsze — tanich, dlatego, bo najłatwiej wypowiedzieć komuś na 14 dni czy 3 miesiące pracę i — oszczędność gotowa.

W przeciwieństwie do tego pozostawia się w służbie — z „oszczędności" — wielu ludzi nieudolnych lub opieszałych, ze szkodą dla kolei. Powiada się — nie można ich pensjonować przedwcześnie, bo to będzie wydatek i obciążenie funduszu emerytalnego.

Żadnego z tych trzech błędów nie popełniłby prywatny przedsiębiorca. Dlaczego? Po pierwsze — skalkulowałby, co mu taniej wyniesie: czy płacić doświadczonemu i pełnowartościowemu pracownikowi 100% poborów, zamiast 92% emerytury, zatrzymując równocześnie w służbie drugą siłę, młodego pracownika za marnych 60 — 80 zł. miesięcznie, a pensjonując przedwcześnie pracownika nieodpowiedniego, powiedzmy po 25 latach i dając mu 66% jego czynnych poborów; czy też usunąć pracownika młodego i zaoszczędzić 60 zł. miesięcznie, oraz zemerytować pracownika wysłużonego, bez względu na jego pełnowartościowość i płacić mu 92% jego poborów oraz 100% poborów zatrzymanemu w służbie pracownikowi — nierobie.

Jakby ta kalkulacja wypadła, kto ciekawy niech wyliczy. Emeryt z 35 latami i poborami VII. gr. szczebel „e" i np. nieroba z 25 latami służby VIII. gr. szczebel „e". Po porównaniu wydatków, przekona się, że przy minimalnej dopłacie lub nawet bez niej zatrzyma 2 dobrych pracowników, a wyzbędzie się nieużytka.

Dość jednakże o personaljach. Pomówmy o dzierżawie objektów kolejowych, więc np. o restauracjach.

Co prawda, restauracje kolejowe i ich dochodowość dla kolei nie są wartościowym celem ich istnienia. Celem tu wygoda podróżnego. Z drugiej atoli strony dobry gospodarz, zwłaszcza w czasach nieurodzaju, i z pokrzywy szpinak zbiera. Tak więc wyśrubowano czynsze za dzierżawę bufetów i restauracyj do najwyższej, osiągalnej albo raczej nieściągalnej wysokości. Ktoś ci tam, co to wymyślił, zaciera ręce i mówi: alem powiększył dochody kolei. Tymczasem, co się dzieje! Przy dzisiejszej mizerji, krótkich postojach pociągów i wysokim czynszu, dzierżawca bufetu czy restauracji miesiącami, latami nie płaci. Dług za czynsz

rośnie, kolej wyrzuca go, skarży, ale że goły rozboju się nie boi, to kolej albo nic nie odbierze, lub nawet nie próbuje procesu i dług umarza. Przychodzi drugi restaurator, również nie płaci — i td. w kółeczko.

Tak przeto P. K. P. zamiast zapewnić sobie skromny ale pewny dochód z lokali, ma jeno skargi na złe jedzenie, procesy, kłopoty z restauratorami i powiedzmy delikatnie .... dubiosa, nieściągalne w dochodach.

Niestrawnie jednak się robi, czytając tak dużo o kolejowych restauracjach. Pomówny więc o placach i magazynach, wydzierżawianych kupcom przez P. K. P.

Magazyny te i place mają z jednej strony ułatwić kupcowi korzystanie z usług kolejowych i związać go z koleją, z drugiej dać niewielki lecz uczciwy dochód P. K. P. Nie będę się rozpisywał na temat starej teorji podaży i popytu oraz stosunku cen do konjunktury. Powiem krótko! Dzisiaj, przy nikłych obrotach handlowych i spadku przewozów, kupiec zatrzymuje i opłaca dzierżawę za plac, czy magazyn, w nadziei poprawienia się konjunktury i obawie, że plac czy magazyn, teraz oddany kolei, gotowa mu w lepszych czasach zabrać konkurencja. Z drugiej strony nie może opłacać czynszu, wymierzonego mu w czasach prosperity. Prosi zatem o zniżkę. I tu się zaczyna tragedja, bo kolej często odmawia całkiem lub częściowo. Kupiec traci plac wzgl. magazyn, a kolej czynsz. Nierzadko zaś kupiec ucieka w tym wypadku na grunta prywatne, płacąc 10% czynszu kolejowego za tejsamej wielkości lub nawet większy plac, jak plac kolejowy.

Powie ktoś, to groszowe straty. Tak, ale niech takich dzierżawców składowisk straci się kilkudziesięciu w każdej Dyrekcji, a z groszów zrobią się miljony ubytku dochodów!

Już słyszę, jak ktoś z kolegów powiada: innych zmartwień nie masz? Otóż mam!

Weźmy zakup inwentarza, materjału użytkowego i naprawy. Nieszczęsny zawiadowca, któremu się połamie wózek dla przewozu przesyłek. Na miejscu miałby naprawiony wnet i tanio, cóż kiedy mu nie wolno nawet z wiedzą Dyrekcji dać komuś prywatnemu do naprawy. Zaczyna się pisanina, wkońcu wózek idzie do naprawy do warsztatów, a naprawa kosztuje tyle, że często kupić by za to można jeden, jeżeli nie dwa, nowe wózki. Stara to historja, jeszcze za byłej Austrji, iż nowa kłódka kosztowała 60 h, podczas gdy naprawa jej w warsztacie tylko 1 k 20 h.

Albo takie plomby i sznurki. Przydziela się to na wagę wprost aptekarską, więc nieraz braknie sznurka. Cóż robi plombista? A no wyszukuje po kątach stare sznurki i łata. Jest oszczędność! Plomby kupuje się na wagę, zatem z oszczędności jak najlżejsze i najmniejsze, by ich było więcej. Znów oszczędność!

To front — a odwrotna strona medalu!

Okradanie przesyłek bez możliwości stwierdzenia miejsca i osoby złoczyńcy skutkiem używania łatanych sznurków i plomb, na których odcisk nazwy stacji i daty nałożenia plomby jest nieczytelny.

Zaczepiliśmy już i personalistów i handlowców, zasobowców i mechaników — brnijmy dalej!

A więc ruch pod pióro! Umie i on oszczędzać. Znosi pociągi osobowe i towarowe — jednem słowem „oszczędza“ na węglu, na smarach, na personelu i td. i td. Cóż, kiedy niejednokrotnie przez te oszczędności powoduje także oszczędność u kupców i obywateli, którzy dzięki temu dowiadują się, że można taniej a nieraz i szybciej przejechać lub przewieźć towar samochodem lub podwodą, ot i oszczędność gotowa nawet na drukach, bo te stają się zbędne. Nie ma potrzeby robienia rachunków i sprawozdań, gdyż brak przewozów.

Przykłady te możnaby mnożyć bez końca. Rzeczy te znane są kolegom, bezpośrednio stykającym się ze służbą danego działu. Pytanie jednak, czy znają je ci, którzy decydują o nich przy stoliku, a o ile znają, czy ci panowie koledzy, siedzący na pierwszem piętrze naszej hierarchji urzędniczej, zdają sobie sprawę z tego, jak ich pomysły i zarządzenia wyglądają przy wykonaniu w parterze lub suterynach wielkiego gmachu „Przedsiębiorstwa“ P. K. P. *Zoil.*

Nieco o pociągach popularnych

Historja kolei prywatnych w Ameryce podaje liczne sposoby zwalczania konkurencji wzajemnej oraz samochodowej. Wyczytać można stąd, jak to koleje amerykańskie chcąc uzyskać najsilniejsze zaludnienie pociągów, temsamem podnieść ich dochodowość, stopniowo zaprowadzały coraz większe udogodnienia dla podróżnych, jak wagony — kościoły, wagony — kina, wagony — bary. Inne znów stosowały znaczne ulgi przejazdowe, niektóre wprowadziły losowanie numerów biletów sprzedanych z wygranemi we formie jazd gratisowych.

Koleje europejskie przed wojną nie uciekały się do tych sposobów, nie potrzebowały obawiać się ani wzajemnej konkurencji, gdyż wypadki równoległości linij kolejowych były bardzo rzadkie, dzięki stosownej polityce koncesyjnej. Konkurencja zaś innych środków lokomocji, a przedewszystkiem aut, nie przedstawiała się groźnie z powodu słabego rozwoju automobilizmu i nieodpowiednich dróg.

W czasie wojny konieczność szybkiego przerzucania wojsk z jednego odcinka na drugi, spowodowała masowy wyrób aut, dzięki czemu, zwłaszcza od chwili przyłączenia sie Ameryki do działań wojennych, ilość samochodów w Europie znacznie wzrosła. Z chwilą demobilizacji auta, szczególnie amerykańskie, osiągnęły tak wielki nadmiar, że dla braku nabywców sporą ilość demobilu amerykańskiego poprostu zniszczono, gdyż nie opłacał się jego powrotny przewóz do Ameryki.

Ponadto państwa europejskie, zadłużone w czasie wojny, otrzymywały w Ameryce pożyczki pod warunkiem nabycia wyrobów amerykańskiego przemysłu, znajdujących się w ilości ponad możliwość normalnej sprzedaży na rynku wewnętrznym, skutkiem przerostu wojennego przemysłu w Ameryce, będącej przez pierwsze lata dostawcą wszelkich fabrykatów dla obu stron walczących.

Podobnie też po wojnie znalazło się mnóstwo zdemobilizowanych wojskowych szoferów, którzy siłą faktu, szukając zarobku, przy taniości samochodów, poświęcili się na stałe temu zawodowi.

Zarówno wynikiem tego, jak i skutkiem załamania się ogólnoświatowej gospodarki, był katastrofalny spadek ruchu pasażerskiego na kolejach europejskich. Szukając dróg i sposobów zapobiegnięcia złemu, bodaj że pierwsze w Europie koleje włoskie wprowadziły tak zwane „treni populari“, pociągi popularne z taryfą ulgową, wynoszącą 20% ceny normalnego biletu.

Co prawda, pociągnięcie to miało także inne cele

na oku. Powszechnie bowiem wiadomo, że Włochy czerpały przed wojną bardzo wielkie dochody z ruchu zagranicznych turystów. Chodziło więc także o ponowne ściągnięcie turystów do Włoch

W ślad za Włochami poszły Niemcy jeszcze w roku 1926 i zaprowadziły pociągi pupularne do kąpiel sk, uzdrojowisk i większych miast, czy miejscowości historycznych.

W następstwie jednak nadmiernego wykorzystywania tych pociągów dla innych celów, koleje niemieckie wprowadziły: „Fahrt ins Blaue", jazdę w nieznane lub na ciemno. Podróżny kupując bilet, nie wie, dokąd jedzie aż do chwili przybycia pociągu do celu, znanego tylko maszyniście.

Ponadto koleje niemieckie urządziły ostatnio tanie okrężne podróże poślubne.

Podróże te organizuje się przeważnie w ten sposób, że cena biletu obejmuje koszta wyżywienia, noclegu, wycieczek, tak, iż podróżny nie potrzebuje troszczyć się o te rzeczy, ani właściwie nie potrzebuje mieć ze sobą pieniędzy.

Trzeciem Państwem były Węgry, które zastosowały tak zwane „Fillerzüge", halerzowe pociągi.

Idąc za tym przykładem, w Polsce uruchomiono w roku 1931 pierwszy pociąg rajdowy, który za cenę 200 złotych umożliwiał 10 dniową podróż po Polskich górach z wszystkiemi wygodami, bo z wiktem i noclegem.

Pociąg ten jednak zarówno ze względu na dość wysoki wydatek jednorazowy, potrzebę zwolnienia się na dłuższy czas od zajęć, miał raczej znaczenie propagandowe wobec zagranicy i zarówno kolejom polskim jak i społeczeństwu nie przyniósł większych korzyści.

Dawała się natomiast uczuwać potrzeba innego rodzaju pociągów. Pociągów tanich, przystępnych dla szerokich mas, pociągów na krótkie odległości, umożliwiających wykorzystanie wolnego od pracy dnią świątecznego.

To były potrzeby społeczeństwa.

Potrzebą kolei zaś było zaprowadzenie takich pociągów, któreby się rentowały mimo niskiej ceny przejazdu, a przyzwyczaiły społeczeństwo do stałego opuszczania zadymionych i przesyconych wyziewami miast podobnie jak to jest zwyczajem społeczeństw na zachodzie.

Doniosłość i piekącą tę potrzebę docenili Dyrektorowie Lwowskiej D. O. K. P. P śp. inż. Wiktor i Dr. Świgost.

Z ich to inicjatywy uruchomiono pierwszy pociąg popularny w Polsce, którego powodzenie skłoniło zarówno Mk. jak i inne Dyrekcje do masowego i stałego uruchomiania tych obecnie prawdziwie „popularnych" pociągów.

Pociągi te nietylko ruszyły mieszkańców z ich ciepłych pościeli, aby ich pchnąć w objęcia naszych pięknych lasów i pól, ale były niejako kijem, włożonym w mrowisko. Niejeden ocięża y obywatel, czy zapracowany kupiec lub urzędnik zapragnął nagle odetchnąć świeżem powietrzem. A przecie jadąc pociągiem „bridge-narty", trudno podróżować jako zwykły mieszczuch. Przyszło więc wyciągnąć z kalety grosze i zakupić, jeżeli już nie komplet a zatem strój sportowy i narty, to choćby tylko kostjum narciarski. Nie zamykały się przeto drzwi w magazynach sportowych i ręczę — nie jeden z kupców westchnął w tym czasie: „daj tym Dyrektorom Boże zdrowia, bo dzięki nim sprzedałem w jednym dniu więcej, niż w całym dotychczasowym sezonie".

Zarobili dalej i szoferzy i dorożki, dowożąc i odwożąc wycieczkowców, i biedny chłopak w górach, boć trudno być w Ławocznem, a nie przesankować się. Podreperowali się miejscowi oraz kolejowi restauratorzy, którym trudno nieraz było nakarmić tę zgłodniałą, rozbawioną rzeszę o wilczych apetytach, wywołanych spacerem, sanną i górskiem powietrzem.

Cóż więcej dodać, aby uwypuklić znaczenie owych pociągów dla społeczeństwa pod względem sportowym, hygienicznym, czy gospodarczym.

A kolej?

Dla kolei sprawa ta przedstawia się różnie. Zwyczajnie, jak w przedsiębiorstwie: „Handel und Wandel„. Raz się zyskuje, to znów się traci. Podobno oblicza się koszta jednego pociągo- kilometra na 6 złotych. Tak więc uruchomienie pociągu o jednym parowozie do Ławocznego kosztuje 1764 zł. Przy zniżce 70% cenie 6·60 zł., kolej musi przewieść conajmiej 267 osób, chcąc pokryć swe wydatki. Jasnem, iż im większa odległość, tem gorsze wyniki. Przy tym bowiem sposobie liczenia, koszt pociągu np. ze Lwowa do Warszawy wynosi 6108 zł., co przy cenie 19 zł. wymaga 322 osób zaludnienia. Wobec tego zaś, że taką ilość rzadko się osiąga, kolej przy tych pociągach ponosi straty.

Tak źle jednak nie jest. Kolej wszakże wlicza do tych 6 zł. wszelkie koszta, a więc rzeczowe i osobowe, których faktycznie nie ponosi w całości. Bo rozumie się, że chcąc obliczyć koszt np. konserwacji nawierzchni w związku ze sporadycznem przebiegiem pociągu popularnego, należałoby zebrać ogół osiokilometrów na danej linji i podzielić przez nie koszta konserwacji. Wówczas okazałoby się, iż na pociąg popularny wypadną grosze.

Podobnie ma się rzecz z wydatkami osobowemi. Przez zaprowadzenie nadzwyczajnego pociągu popularnego, kolej nie potrzebuje, poza samą obsługą pociągu, powiększać obsady danej linji ani o 1-go człowieka.

Dlatego też — należałoby naszem zdaniem w bilansie pociągów popularnych wstawiać tylko faktyczne koszta osobowe, a więc część poborów i djety, czy strawne za jeden dzień, względnie czas przebiegu tam i z powrotem obsługi pociągu populurnego, oraz koszta rzeczowe: zużycie paliwa i smarów, stosowną część kosztów rewizji i naprawy parowozów i wagonów, koszt wody i oświetlenia, a wkońcu wydatki na reklamę, muzykę, dekorację i urządzenia wagonów (stoliki, i krzesła do bridgea, wagon — bufet, wagon — dancing).

Tak obliczone koszta będą odpowiadały rzeczywistości i pokażą, że pociągi popularne i dla kolei niezłym są interesem. *Hermes*

Ze spraw emerytalnych

Połączone Zarządy Związku Polskich Zrzeszeń Emerytalnych i Powszechnego Związku Emerytów Państwowych R. P. na posiedzeniu z dnia 21 VI. 1933 r. uchwaliły, co następuje:

I. Emeryci polscy, którym zaliczono lata służby przedwojennej, nabyli niezaprzeczalne prawa emerytalne: a) na podstawie ustaw pierwotnie obowiązujących, według których wpłacali przepisane składki emerytalne od pierwszego dnia zaliczonej służby, b) na podstawie umów i konwencyj międzynarodowych oraz c) na podstawie polskiej ustawy emerytalnej z roku 1923 i mieli wszelkie prawo uważać te podstawy prawne za nienaruszalne.

II. Państwo Polskie przejęło do swego skarbu poszczególne fundusze emerytalne oraz olbrzymie majątki

poszczególnych resortów od państw zaborczych, odebrało od urzędników pisemne deklaracje zrzeczenia się ich pretensyj do państ zaborczych, ponadto zaś uzyskało prawo do znacznych świadczeń na podstawie umów międzynarodowych, majątek ten odpowiednio zarządzany umożliwiał w całości zadośćuczynienie zobowiązaniom emerytalnym.

III. W pierwszych latach pracy w odrodzonej Polsce, gdy oczy całego świata, śledziły krytycznie zdolność Jej do samodzielnego życia dzisiejsi emeryci, którym zaliczono lata służby przedwojennej, stanowili najważniejszy element konstruktywny i poświęcili wszystkie swe siły, wiedzę i doświadczenie na wzniesienie w najtrudniejszych warunkach całego gmachu administracji państwowej i organizacji armji na froncie i w kraju, podobnie jak sędziowie zorganizowali wymiar sprawiedliwości.

IV. Mimo to znaczna część tych urzędników, pobierających jak wykazuje statystyka, najniższe uposażenie w Europie, przeniesiona została przedwcześnie i wbrew ich woli w stan spoczynku, wskutek czego nietylko została pozbawiona poważnej części środków utrzymania, ale nadto odjęto jej ustawowo prawo do zarobkowania oraz prawo do korzystania z państwowej pomocy lekarskiej.

V. Prócz tego odjęto emerytom z ich uszczuplonych lub wogóle niskich uposażeń emerytalnych dnia 1 V. 1931 — 15%, dnia 1 VI. 1932 — 10%, od dnia zaś 1 VII. 1932 względnie od 1 IV. 1933 — 8 — 14% czyli razem 33 — 39%, co w przeważającej ilości wypadków równoznaczne jest z zepchnięciem ludzi bez ich winy i wbrew posiadanym dekretom władz na dno nędzy.

VI. Wobec rozsiewanych pogłosek o rzekomych zamiarach dalszego obniżenia poborów, Zarządy wspomnianych Związków przedstawiwszy istotny stan rzeczy, zwracają uwagę na katastrofalne następstwa dalszego krzywdzenia wszelkiego rodzaju emerytów państwowych.

ŻYCIE ZWIĄZKU

Sambor

Zarząd Koła Z. U. P. w Samborze odbył miesięczne posiedzenie w dniu 10 czerwca 1933. Po odczytaniu pism, które wpłynęły do Zarządu w ost. czasie kol. Maćkowski złożył sprawozdanie kasowe, zaznaczając, że stan kasy Koła wynosi: 234 zł. 14 gr., a kasy koleżeńskiej 873 zł. 34 gr. Zarząd apropował zkolei wydatki, poczynione przez Prezydjum, a mianowicie na: podróżników dookoła świata. Ponadto postanowiono udzielić subwencję w wysokości 15 zł. Związkowi Legjonistów Polskich w Samborze na częściowe pokrycie kosztów wzniesienia pomnika Żołmierza Polskiego.

Szeregi Koła opuścił długoletni nasz członek kol. Binduchowski, st. asesor i zawiadowca stacji Stary Sambor, w którym tracimy dzielnego, choć cichego pracownika na niwie związkowej. Drogą przez „Czasopismo“ życzy Mu też Zarząd Koła dalszej owocnej pracy na nowym posterunku służbowym w Tarnopolu. Odszedł nadto kol. Jasiński, członek Zarządu Koła, do Drohobycza. W miejsce kol. Binduchowskiego przybył kol. Schneider z Tarnopola.

Zarząd Koła apeluje do wszystkich swych Członków, którzy dotychczas nie zaopatrzyli się w minjaturkę, wydaną przez Zarząd Koła Lwów, o natychmiastowe zaopatrzenie się w nią. Zarząd Koła Sambor (sekretarz adj. Dymek) wysyła miniaturkę odwrotnie po uprzedniem nadesłaniu należytości za odznakę 2 zł. 20 gr. Zarząd Koła zaznacza, że miniaturka jest bardzo ładnie ujęta i powinien ją nosić w życiu służbowem i prywatnem każdy członek Z. U. P.

Poznań

„Za zasługi, położone około kolejowego Przysposobienia Wojskowego, Prezes tut. Okręgu Z. U. P. kol. W i n t e r E d w a r d został w dniu 14 maja b. r. przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej na Zamku w Warszawie udekorowany „Złotym Krzyżem Zasługi“.

LWÓW — Z życia koleżeńskiego

W dniu 1 lipca br. przeszli na emeryturę koledzy: Marjan Czaprański (Skarnik Główny) i Stanisław Piątkiewicz (członek Zarz. Głównego, b. wiceprezes Z. O.). Kolegów tych, cieszących się ogólną sympatją, żegnano we Lwowie serdecznie podczas koleżeńskiego zebrania w knajpie u Atlasa. Wśród ścian, które są niejako muzeum i pamiętnikiem kulturalnego Lwowa, wspominali zebrani szereg sympatycznych momentów ze swej przeszłości. Nie obeszło się też bez śpiewów i tradycyjnych przemówień.

Zebranie zaszczycił Wicedyrektor mgr. F. Cramer, ze starszych kolegów wzięli udział insp. Kotrba, Trześniowski, Petak, Piszczek i w. i.

* * *

P. S. Przejście na emeryturę jest momentem dość ważnym, a poznajemy go w ten sposób, że pensję przynoszą nam do domu. Możemy też otrząść pył z obuwia urzędowego i na opuszczony warsztat pracy spojrzeć bardzo cywilnie. Niestety tak słaba i chorobliwa jest natura ludzka, że przyzwyczaja się nawet do pantofli, nawet do miejsca w kawiarni i do „swojej gazety“. Cóż dopiero mówić o „okolicach służbowych“, gdzie byliśmy 35 lat! I chociaż życie urzędnicze ciche jest i mało urozmaicone, spoglądamy w przeszłość z sentymentem większym, niż machina administracyjna na to zasługuje. Jest to swego rodzaju nostalgja i koniecznie trzeba się z niej wyleczyć. Natomiast równie stanowczo trzeba pamiętać l u d z i, spotykanych podczas zajęć służbowych. Ci zasłużyli, by utrzymywać z nimi kontakt ciągły i serdeczny. I jeszcze jedna rzecz: Emerytura jest końcem zajęć urzędowych, ale też p o c z ą t k i e m swobodnego życia, jest drugą młodością.

Żegnając w tych kilku nieoficjalnych słowach drogiego Marjana Cz. i Stasia P., życzymy Im chwil radosnych i szczęsnych. Życzymy wielu lat słonecznych i spokojnych. Powiedzmy, że tyle jest rodzai szczęścia, ile jest ludzi na świecie. Oby takie indywidualne szczęście, według własnej woli zrodzone, towarzyszyło Im podczas drugiej młodości. I oby nie zapominali o tych, którzy pędzą swój ciężki żywot urzędowy, żegnając Ich pięknem słowem: do widzenia! *Red.*

Lokal Z. U. P. w Krakowie mieści się przy ulicy TOPOLOWEJ L. 17 III p.

30-to godzinny tydzień

Zagadnienie skrócenia czasu pracy staje się codzień bardziej popularnem. Ostatnio zajmował się niem amerykański Senat, który wypowiedział się za 30-to godzinnym tygodniem pracy. W ten sposób Stany Zjedn. Ameryki Półn. prześcignęły Międzynarodową Konferencję Pracy, która przygotowuje 40-to godzinny tydzień pracy, o czem pisaliśmy w Czasopiśmie w dniu 15 czerwca b. r.

Jak widzimy, jedno z najpotężniejszych państw w sposób bardzo kategoryczny traktuje sprawę, mogącą w sposób zasadniczy przyczynić się do usunięcia bezrobocia, które stało się nieszczęściem naszych czasów. I skoro postępy techniki usprawniły produkcję, skoro potaniały koszta i skrócono czas, potrzebny do otrzymania przedmiotów codziennego użytku, naturalnem następstwem postępu powinno być skrócenie czasu pracy, a nie powiększenie kadr bezrobocia.

Pracownik umysłowy powita radośnie 30-to godzinny czas pracy. Uzyska możność wypoczynku, co w naszych nerwowych czasach ma pierwszorzędne znaczenie dla zdrowia. Skrócony czas pracy spowoduje zatrudnienie większej ilości bezrobotnych i bezpośrednio przyczyni się do złagodzenia kryzysu światowego.

Wytworzył się bowiem straszny w swych skutkach stan, iż szkoły i uniwersytety wyrzucają na rynek pracy corocznie olbrzymie ilości młodzieży, która powiększa rzesze bezrobotnych, i mając wszelkie warunki samodzielnej pracy, staje się ciężarem społeczeństwa, czy rodzin. Młodzież ta widzi wysiłki ogółu do wydostania się z matni kryzysowej, gdy jednak niema wyników tych usiłowań, najzdrowsza część narodów staje się zgorzkniałą i musi ujemnie odnosić się do współczesnych systemów ekonomicznych. Nie biorąc bezpośredniego udziału w samodzielnem życiu gospodarczem, młodzież staje się indyferentną wobec spraw ogólnych, co może mieć wysoce niepożądane następstwa dla państw i narodów.

Skrócenie czasu pracy będzie silnem szarpnięciem życia jednostek i instytucyj. Po uregulowaniu sprawy płacy, przez zatrudnienie większej ilości członków rodzin, życie jednostki ułoży się zapewne dobrze i uzewnętrzni się zmianą na lepsze. Sytuacja natomiast instytucyj pozornie skomplikuje się, gdyż nie są one przygotowane na zmianę systemu pracy. Godziny zajęć inne będą niż dotychczas, a uregulowanie pracy ciągłej w turnusach przysporzy pewne trudności.

I w czasie, gdy ogół przyjaźnie odniesie się do zmian, instytucje powitają je nieufnie a może i opozycyjnie. Skoro dzisiejszy czas pracy i świadczenia społeczne są solą w oku przedsiębiorstw, skrócenie czasu pracy wydawać może się przewrotem. Władze państwowe użyją zapewne stosownych argumentów do przekonania ewentualnej opozycji, a mogą to uczynić tem łatwiej, iż same prowadzą rozliczne przedsiębiorstwa.

Bardzo ciakawe będzie ustosunkowanie się władz kolejowych. Dotychczas wysilają się one nad zwalczaniem czasu pracy, co jest rażące w turnusach służby wykonawczej i dość widoczne w samowolnem zwiększeniu pracy biurowej. Opatrznie pojęty i dziko przeprowadzany system — kolonjalnej niejako — oszczędności, musi ulec unowocześnieniu. Pewnym sferom, przyzwyczajonym do pracy niewolniczej i do robienia karjery kosztem łamania istnień i życia ludzkiego, będzie to nie na rękę. Trudno: mogą nas pożegnać.

Ogół pracowniczy jednak poprze wysiłki władz państwowych i dla ogólnego dobra ustosunkuje się należycie do zmiany czasu pracy, która przez zwalczanie bezrobocia przyczyni się do złamania kryzysu gospodarczego.

Klason

ŚWIĘTO MORZA

Chciałabym teraz widzieć nasze morze,
Usłyszeć łoskot jego grzmiących fal...
Jak białe mewy — bujać hen! w przestworze
Goniąc okręty mknące w siną dal.

Chciałabym widzieć Ciebie Morze Polskie,
Bo w Tobie przyszłość Narodu i moc.
Usłyszeć wiatry, jak harfy eolskie
Wiejące cicho w księżycową noc.

Kiedy na falach śpi srebrzysty księżyc
I gwiazdy patrzą w niezgłębioną toń —
Wtedy moc dziwna nasze członki pręży
I za broń chwyta niecierpliwa dłoń.

O morze polskie! grzmiące fal łoskotem,
Ty jesteś oknem na szeroki świat —
Zdobyte walką, trudami i potem...
Myśmy o tobie śnili tyle lat.

Nad polską ziemią lśni wolności zorza,
Lecz żołnierz czuwa: niechaj zadrży wróg!...
Nie damy ziemi i nie damy morza
Tak nam dopomóż wszechmogący Bóg!

Lwów, dnia 29 czerwca 1933. *JADWIGA GOSTKOWSKA*

Automatyczne odczepianie wagonów

Z Paryża I. K. C. donosi, że przeprowadzono tam na linji kolejowej Paryż — Le Havre niezwykle ciekawą próbę odczepiania wagonów podczas jazdy pociągu, przy pomocy nowego wynalazku.

Szło mianowicie o to, aby z pociągu pośpiesznego, który na przebycie powyższej trasy (około 300 km.) potrzebuje zaledwie 2 i pół godziny, odczepić na dwóch stacjach węzłowych każdorazowo po jednym wagonie, przeznaczonym dla połączenia w innym kierunku. Próba udała się znakomicie. Automatyczny „odczepiacz" wpuszczony został w ruch na dwa kilometry przed stacją, przez którą ekspress przejechał z szybkością 90 km./godz. i funkcjonował całkiem sprawnie, gdyż wagon z 20 pasażerami, odczepiony od pociągu, własną siłą rozpędu dojechał do stacji, gdzie został przyłączony do innego pociągu.

W nrze 14 (133) z 1 lipca b. r. w artykule p. t.: „Taryfa towarowa w świetle kryzysu doby dzisiejszej" w kolumnie 2-giej na stronie 106 w wierszu 21-szym od dołu zaszła pomyłka. Zamiast słowa *„prewencyjne"* ma być *„preferencyjne"*.

Stacja Wydz. VII

WPan Dobrzyniecki Stanisław

Używanie poczty kolejowej dozwolono Reskryptem M. K. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo" winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć do siebie tak, by adres był dla rozdawcy widoczny.

Krzywdzący system

Awanse są dłuższy czas wstrzymane. Spowodowało to, iż wielka ilość pracowników pełni służbę na stanowiskach wyżej systemizowanych, nie będąc równocześnie przeszeregowanymi do wyższych grup płacy.

Widzimy więc długoletnich „aspirantów" i adjunktów na stanowiskach dyżurnych ruchu w stacjach I. klasy, gdzie systemizowana jest III. grupa uposażeń. I jakkolwiek wszystkie stanowiska są naogół zbyt nisko systemizowane, a porównanie z zaszeregowaniem wojskowych wykazałoby jaskrawo naszą krzywdę, w artykule tym ograniczymy się do stwierdzenia, iż wstrzymanie przeszeregowania pracowników, zatrudnionych na wyżej normowanych stanowiskach, bezprzykładnie krzywdzi zainteresowanych. Pocieszające jednak jest, że odnośni koledzy posiadają akty, zarządzające ich przydział na wyżej systemizowane stanowiska i w wypadku uruchomienia awansów będą mogli ubiegać się o przeszeregowanie, o ile władza przełożona automatycznie nie weźmie pod uwagę ich awansu.

Powyższe słowa odnoszą się także do innych pracowników, zatrudnionych na systemizowanych stanowiskach VIII. czy IX. grupy.

Inaczej przedstawia się sprawa wyższych stanowisk. Tutaj znikoma ilość pracowników jest formalnie przydzielona do wyżej systemizowanych stanowisk. Większości polecono pełnienie obowiązków usługi, stwarzając tem „prowisorja", trwające late całe. Odnośni pracownicy pokrzywdzeni są materjalnie narówni z pracownikami młodszymi i tak samo jak oni ograniczeni są w korzystaniu z wielu świadczeń ubocznych, jak przejazd wyższemi klasami, dodatek mieszkaniowy itp. Wstrzymanie przeszeregowania kwalifikowanych pracowników krzywdzi więc ich materjalnie, zrównuje z pracownikami niższej wydatności służbowej, a tem samem w wysokim stopniu osłabia ochotę do pracy, a więc w rzeczywistości nie wychodzi na dobro służby.

Powyżej opisaliśmy stan faktyczny, przyczem ani jedno słowo nie jest poświęcone celom demagogicznym. Te cele nie mogłyby nawet znaleźć zrozumienia wśród naszych czytelników, którzy zorjentowani są w sytuacji gospodarczej Państwa i nigdy nie wysuwają postulatów nierealnych. Skoro jednakowoż nie można przeszeregować wszystkich, należałoby stanowczo pomyśleć o awansowaniu choćby tych, którzy od wielu lat pełnią służbę na systemizowanych stanowiskach i prócz odpowiedzialności i skąpych słów pochwały nie otrzymują żadnego ekwiwalentu za harówkę w arcytrudnych, dzisiejszych czasach.

Powrócić także musimy do sławetnych prowizorjów. Przeszeregowanie jest bezwątpienia połączone z wydatkami, a pieniędzy jest coraz mniej. Ale mianowanie z pozostawieniem w „dotychczasowej grupie płacy" nie kosztuje nic. A właśnie tych ananasów, zwłaszcza na stanowiska VII-kowe, jest coraz mniej. Mamy więc prowizorycznych kierowników działów, naczelników oddziałów, kontrolerów. Takiego w każdej chwili można przydzielić na inne stanowisko, a w razie uruchomienia awansów nie może nastąpić ich przeszeregowanie, gdyż niewątpliwie wyjrzą na światło dzienne inne okoliczności, które uniemożliwią przeszeregowanie.

Równolegle z zamilknięciem mianowań i z rozpanoszeniem się prowizorjów — co jest wysoce ujemne dla dobra służby — zasilono niektóre gałęzie służby pracownikami z wykształceniem wyższem, którzy odbywają intensywne szkolenie, jakkolwiek chaotyczne i — dla braku czasu — powierzchowne. Ludzie ci mają najlepsze chęci, ale koniecznie pomóc im trzeba przez zwiększenie czasu szkolenia o kilka lat. Czy jednak zarząd kolejowy może przez kilka dalszych lat czekać z obsadą stanowisk i czy stanowiska te musi koniecznie obsadzić ludźmi niedoświadczonymi — jest zagadnieniem, które w interesie służby winno Ministerstwo Komunikacji jak najrychlej rozwikłać. Czy za eksperymenty szkolącej się młodzieży Skarb kolejowy musi płacić bajońskie sumy, podkopując równocześnie sprawność kolei, która służyć ma podczas pokoju i wojny?

oldboy

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku.

Redakcja i administracja Lwów, ul. Mickiewicza 12, m. 10. Konto czekowe PKO. Nr. 153.887. Tel. 88-83

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych"

Drukarnia „Słowa Polskiego", Lwów, Zimorowicza 15. Redaktor odpowiedzialny: Władysław Kalinowski.